

AC Aceca (1954–1963)

NEVS-brevet **fredag 12 juli**
Föregående **onsdag 10 juli**

1. NEVS lanserar produktion av sin första BEV

2. Vi kör Polestar 1: "Kolossalt effektiv – och oerhört tung"

3. Här är Mondeo som etanolhybrid

4. Tesla Model 3 får toppbetyg i Euro NCAP

5. Leveransrekord av Tesla

6. Nya BMW X6 officiell med fakta, pris, bilder och film

7. Chryslerchefen Lee Iacocca död – räddade biljätten i sista sekunden

8. Storslam för Transdev i Göteborg – 160 nya elbussar nästa år

9. Fiat 2300 S Coupé

10. Grattis Cavalier!

11. Mazda RX-7 med rejäl vinge

12. Stora nyheter inför Storbritanniens GP i F1 2019

13. Lediga befattningar

electrive.com
industry service for electric mobility

1. NEVS lanserar produktion av sin första elbil

Författare: Chris Randall 9 juli 2019 - 11:57

Saab efterträdare NEVS (National Electric Vehicle Sweden) har påbörjat serieproduktion av el-sedan baserat på Saab 9-3. NEVS 9-3 rullar nu av produktionslinjen vid fabriken i den norra kinesiska hamnstaden Tianjin.



Fabriken är ursprungligen konstruerad för att producera 50 000 elbilar per år. Fordonet har en kapacitet på 130 kW, är utrustad med CATL-batterier och säljs till priser som börjar med motsvarande 24 700 dollar (efter subventioner). Saab 9-3-plattformen var en del av det konkursboende som NEVS tog över från den svenska bilproducenten under 2012.

Den andra generationen Saab 9-3 byggdes mellan 2002 och 2011 baserat på General Motors Epsilon-plattform i Trollhättan. Efter NEVS insolvens och övertagande återupptogs produktionen i Trollhättan kort 2013. Fordonet har dock översynts, och de delar som GM har behållit patenten ersatt. Efter att NEVS 2014 själv hade lämnat in för borgenärsskydd stoppades produktionen igen. Det kinesiska företaget förlorade också rätten att använda Saabs varumärke i processen, varför de nu marknadsför det nya fordonet som NEVS 9-3.

I vilken utsträckning bilen har ändrats sedan dess - förutom omvandlingen till en ren elektrisk enhet - är det inte känt. I de publicerade bilderna från fabriken i Tianjin liknar fordonen fortfarande Saab 9-3. Den nya NEVS-ägaren, Evergrande Group, har inte meddelat några ytterligare detaljer om den nya elbilen. Ett starkt förhållande till den svenska bilen är emellertid sannolikt, eftersom planerna för produktionen påbörjades nu endast offentliggjordes för ett halvt år sedan. Utvecklingen av en helt ny bilmodell, inklusive produktionsplanering, tar vanligtvis flera år.

Frågan är hur länge produktionen kommer att köras baserat på 9-3. Evergrande har förvärvat en betydande mängd tekniskt kunnande de senaste månaderna efter det misslyckade försöket med Faraday Future : Efter NEVS i januari har Evergrande också tagit över den Shanghai-baserade batterileverantören CENAT New Energy. Men Evergrande har också gjort inköp utomlands: Hjulnavmotorns specialprotein från Storbritannien och det holländska företaget e-Traktion är nu också en del av den kinesiska gruppen.

Evergrande hade precis formulerat ambitiösa mål för sina framtida elbilar med tekniken från Protean och e-Traction. Bilderna på NEVS 9-3 visar dock inte några hjulnavsmotorer. Tidiga tekniska uppgraderingar med den inköpta tekniken är möjliga.

Den kinesiska fastighetsgruppen avser att investera totalt 23 miljarder dollar i byggandet av tre fabriker för elbilar. "Evergrande strävar efter att bli den största och starkaste elektriska fordonskoncernen inom världen inom tre till fem år", var bolagets chef Hui Ka Yan citerad i mars.

2. Vi kör Polestar 1: "Kolossalt effektiv – och oerhört tung"

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2019-07-03, 06:26

Med 600 hästar i hybriddrivlinan ska Polestar 1 etablera märkets status som tillverkare av eldrivna prestandabilar – men personligheten förvirrar. Vi kör en prototyp på Volvos testbana i Hällered och blir både imponerade och konfunderade.





Karossen är byggd i kolfiber, vilket möjliggör skarpa karossveck.



Inredningen är i stort sett identisk med den man hittar i Volvo S90.

Nu gasar jag på lite då, säger Polestars testförare Joakim Rydholm.
"Okej", hinner jag svara från passagerarsätet, men Polestars förste testförare har redan släppt loss alla 600 hästkrafterna längs den kurviga, guppiga testbanan.

Han kastar in bilen i nästa kurva och provocerar den med häftiga rattrörelser, men Polestar 1 biter sig fast i underlaget och tar sig runt, innan Rydholm ger järnet igen fram till nästa sväng. Bilen verkar närmast oberörd – som om den var byggd för den här typen av vild körning.





Slanka linjer och minimalistisk design. Polestar 1 är snygg.

När jag själv får köra runt banan är det det som gör det största intrycket på mig. Väghållningen. Polestar har lyckats få en 2 350 kilo tung, Volvobaserad laddhybrid rolig att köra fort. Vem hade trott det.

Modellen 1 är den första från Polestar sedan de gick från att vara Volvotrimmare och banracingteam till att bli ett fristående märke inom Volvokoncernen. Det är nu snart två år sedan lanseringen, men ingen utanför företaget har fått köra bilen. Tills nu.

Förserieexemplaren vi provar i dag är nästan färdigutvecklade, nu återstår bara några få finjusteringar innan Polestar arrangerar den officiella pressvisningen av den färdiga produkten senare i år. Polestar säger att de första kunderna kommer att få sina bilar levererade i december.

Det kan tyckas vara ett ovanligt långt gapmellan lansering och produktion, men när Polestar 1 visades första gången var den bara ett visuellt koncept. I vanliga fall är en bil mycket mer färdig än så när den visas första gången.

"Egentligen skulle vi väl ha lanserat den nu i stället, säger Maria Björnesson, Polestars kommersiella projektledare.

"Men vi vill ju vara lite annorlunda", fortsätter hon, och ler snett.

Nu står i alla fall ett par körklara exemplar på testbanan, redo att göra sina intryck på en handfull utvalda journalister. Utseendemässigt verkar ingenting ha förändrats sedan de första prototyperna, och de delar i sin tur en hel del med Volvos Concept Coupe från 2013. Bilen påminner alltså om en Volvo S90, men i coupéform.

Polestar säger att de även hämtat inspiration från klassikern Volvo P1800, och visst kan man se lite drag av den också – speciellt vid bakpartiet med sina skarpa karossveck längs bakskärmarna. Det är en bil med mycket närvaro, men utan det högljudda italienska titta-på-mig-utseendet som en Ferrari eller Lamborghini har.

Den har något skandinaviskt minimalistiskt över sig och sin uppenbarelse, samtidigt som de breda höfterna, det låga taket och de stora hjulen ger den ett aggressivt uttryck.

Interiören är i stort sett identisk med den i en välutrustad Volvo 90-serie. Stolar, instrumentbräda och infotainment ser precis likadant ut. Polestar har inte ens bytt ut ratten, bara gett den en ny logga. Baksätet är däremot inte alls särskilt Volvomässigt. Det liknar mer det som finns i en Porsche 911 – alltså helt oanvändbart för vuxna, normalstora människor.



Linjerna är inspirerade av klassikern Volvo P1800. Spoilern är motoriserad.



Tro det eller ej, men så här ser det produktionsfärdiga bagageutrymmet ut.

Även tekniskt delar bilen väldigt mycket med modellerna i Volvos 90-serie, trots att en hel del har ändrats.

Bottenplattan är en kortad version av SPA-plattformen, men den har en kaross byggd i kolfiber, vilket ska sänka tyngdpunkten och öka vridstyvheten. Bensinmotorn är identisk med den VEA-enhet som sitter i Volvos T8-modeller, men den har en annan mjukvara och lite extra effekt.

Hybriddrivlinan ser däremot helt annorlunda ut jämfört med Volvos variant. Polestar 1 har två motorer som driver bakhjulen, en för varje hjul. Och batteripaketet är mycket större än de brukar vara i laddhybrider med sina totalt 34 kilowattimmar, vilket ska ge en räckvidd på 15 mil enligt NEDC-körcykeln.

Bilen har också jättestora bromsskivor och 21-tumshjul med däck speciellt framtagna för den tillsammans med Pirelli. Men det krävs inte många minuters samtal med Polestars ingenjörer för att förstå att det är chassit som är huvudnumret här. De har jobbat mycket med att få väghållningen som de vill ha den.



Joakim Rydholm är testförare hos Polestar...



...och här är hans kontor. Prototyp 004 har varit med sedan starten och är känd från Goodwood.

Vid lanseringen 2017 berättade Polestar att bilen skulle få ett adaptivt Öhlins-chassi kallat Continuously Controlled Electronic Suspension. Men så blev det inte.

– Vi testade med dem, men vi var inte nöjda. De aktiva dämparna klarade inte att hantera vikten tillräckligt bra, säger Polestars tekniska projektledare Fredrik Lundqvist, och berättar att de ville ha dämpare som inte bara blir hårda när man trycker på en knapp, som många andra bilar med den finessen ombord. Fjädringen ska inte bara bli hård och obekväm när man trycker på knappen, menar han, man måste få något för det också.

"Med de elektroniska dämparna försvann den hydrauliska känslan och trögheten vi ville ha", säger han.



Motorn assisteras av en elektrisk hjälpmotor. Bakaxeln är eldriven.
Bensinmotorn är hämtad direkt från Volvos T6- och T8-modeller.

Därför slängde man de adaptiva dämparna och den annars så datoriserade Polestar 1 får i stället ett helt analogt stötdämparsystem från Öhlins. Dämparna är visserligen ställbara men det måste göras för hand, under motorhuven och i hjulhusen bak, och inte inifrån kupén. Något som annars blivit mer eller mindre standard i lite sportigare bilar.

Stötdämparna påverkas alltså inte av körlägena. Bland dem kan man i stället välja mellan ett läge för ren eldrift, ett hybridläge, ett sportläge och ett all wheel drive-läge som ska se till att fram- och bakhjul får lika mycket kraft. Ägnat för körning på halt underlag, tydligen.

Det analoga chassit fungerar bra runt testbanan, som simulerar en sliten, svensk landsväg. Här gör bilen ett imponerande jobb med att dölja sin enorma massa.



Bromsskivorna är gigantiska. Fälgarna mäter 21 tum.

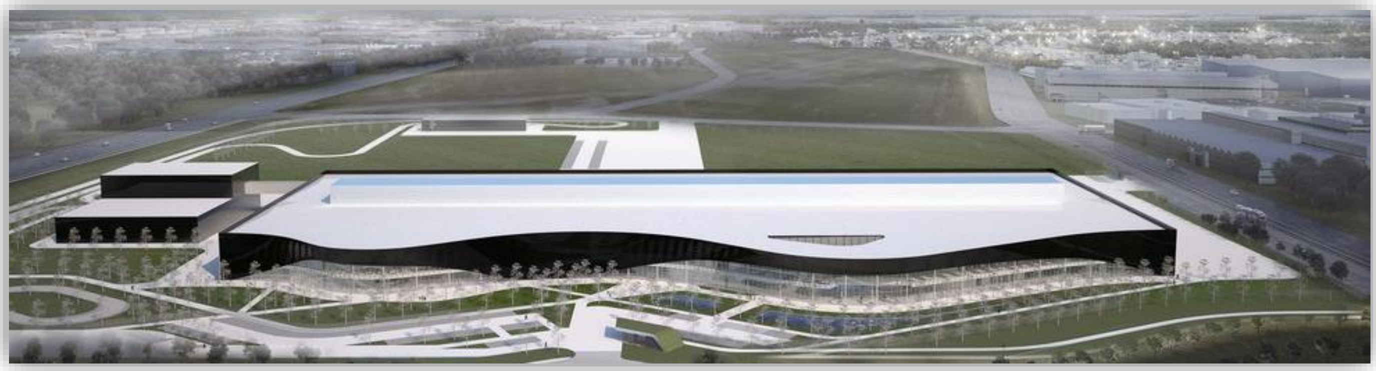


Öhlinsdämparnas hårdhet justeras för hand.
Från fabrik har de en mellanhård inställning.

Det drygt 2,3 ton tunga fordonet uppför sig kontrollerat och balanserat när det pressas genom kurvorna. Ingenjörerna säger att de jobbat för att bilen ska kännas lugn på vägen, och det tycker jag mig märka.

Styrningen, även om den är långsammare än vad man kan förvänta sig, är väldigt precis och gör bilen lättplacerad och lättkörd, även i höga farter. Styrningen bjuder inte på så mycket kontakt med vägen, däremot. Och känslan i bromsarna, även om de är väldigt kraftfulla, lider av att bromspedalen också styr regenereringen till batteriet.

Drivlinan imponerar. Det här är en väldigt snabb bil. Total systemeffekt anges till ungefär 600 hästkrafter och 1 000 Nm från de fyra (!) motorerna ombord: en förbränningsmotor med en elektrisk hjälpmotor, och två elmotorer där bak. Totalt går 375 hästkrafter och 520 Nm till framhjulen, och 227 hästkrafter och 480 Nm till bakhjulen.



Polestars bilar byggs i en ny fabrik i Kinesiska Chengdu,
ritad av norska arkitektfirman Snøhetta.

Att framhjulen får merparten av effekten är en ovanlig layout för en prestandabil. Resultatet blir, naturligtvis, att Polestar 1 inte är någon driftingbil som kan gå i breda ställ runt kurvorna – i alla fall inte på asfalt. Men att ha två separata elmotorer där bak öppnar i stället möjligheten för så kallad torque vectoring, eller momentstyrning, där ytterhjulet får extra kraft för att tvinga bilen runt kurvorna.

Jag kände inte så mycket av det under mina korta varv på testbanan, men ingenjörerna hävdar att det gör nytta. Och Polestar 1 känns aldrig framhjulsdriven.



Prototyp 004 är härligt patinerad efter tusentals testmil. Buren monterades inför Goodwood.

Vid gaspådrag ut ur snäva kurvor svarar den med att sätta sig över bakhjulen och skjuta iväg, som vilken annan fyrhjulsdriven bil som helst. Polestar har också lyckats trolla bort ryck och slit i ratten vid gaspådrag, vilket annars är ett vanligt problem när hög effekt och framhjulsdrift kombineras.

Laddas på en timme

Polestar 1 har troligtvis mer batterikapacitet än någon annan laddhybrid. Litiumjonbatteriet på 34 kWh ska räcka till 15 mils körning på el enligt NEDC-körcykeln, och matar två elmotorer på bakaxeln som tillsammans producerar 228 hk och 480 Nm.

De två motorerna möjliggör också aktiv torque vectoring, momentstyrning på svenska. Enkelt uttryckt används de två motorerna för att hjälpa bilen att styra in i kurvorna, med ungefär samma princip som den som används i en bandvagn.

Bilen tar emot trefas växelströmsladdning och 50 kW likströmsladdning. Om det används kan batteriet laddas fullt på mindre än en timme.

Drivlinans karaktär fascinerar. Kraften levereras sömlöst hela vägen från stillastående till riktigt höga farter. Från start skjuter elmotorernas vridmoment på, och när deras effekt börjar mattas av tar förbränningsmotorn vid.

Den är som en elbil som aldrig slutar accelerera, och kraften kommer omedelbart – nästan oavsett växel och varvtal. Det bästa av två världar, skulle man kunna säga.

Samtidigt är det lite märkligt att bilen över huvud taget har en fossildriven motor med tanke på att budskapet när Volvo lanserade Polestar som ett eget varumärke var att de skulle ägna sig åt framtidens prestandabilar – alltså de elektriska. Uppenbarligen vågade de inte gå hela vägen och göra Polestar 1 helt eldriven.

Själva förklarar de det med att modellen ska vara en Grand Tourer, och att lång räckvidd därför är viktigt. "Krångelfritt bilägande" är en term som återkommer i diskussionen, och det verkar som att Polestar vill mjukstarta sitt elbilsfokus med Polestar 1.



Byggs i Kina

Polestar bygger sina bilar i en nybyggd fabrik i kinesiska Chengdu. Polestar 1 ska bara tillverkas i 1 500 exemplar över de tre åren den ska byggas. Elbilen Polestar 2 ska tillverkas i större skala, med 30 000–35 000 bilar om året. Produktionen av Polestar 1 startar 2019, medan tvåan har produktionsstart i början av 2020.

Efter några varv på testbanan ger vi oss ut i skogarna mellan Borås och Göteborg för att känna på bilen på riktiga vägar – några av dem i väldigt dåligt skick.

Och här kommer nackdelen med att inte ha elektroniskt ställbara stötdämpare. Bilen är nämligen ganska hårt dämpad, och det blir tidvis rätt stötigt. Jag vill inte kalla den obekväm, men för en grand tourer … Jag vet inte. På den här typen av vägar hade det varit skönt att kunna trycka på en knapp för att sänka trycket i dämparna och mjuka upp bilen.

Samtidigt är det beundransvärt att ingenjörerna tackade nej till att kunna skryta med den funktionen för att få till det där perfekta chassit. Problemet är bara att ett chassi som är perfekt för fortkörning och kurvkramning inte kommer att vara perfekt för en lugn söndagstur längs en skumpig landsväg.

Och visst, stötdämparna är ställbara, men frågan är om en person som har råd att köpa en bil för 1,7 miljoner kronor är intresserad av att öppna motorhuven och börja skruva på den själv.



Nödbrytaren i kupén är ett av få tecken på att bilarna vi kör i dag inte är helt produktionsklara.



Och det här för mig till mitt största bekymmer med Polestar 1. Jag undrar vem den är ämnad för.

Polestars fokus på chassi och körglädje har gjort den rolig att köra, men passar det verkligen på en bil av den här typen? Den marknadsförs trots allt som en GT-bil, och sådana ska ju vara komfortabla hela vägen från Monte Carlo till Sankt Moritz – och de som gör sådana resor vill nog inte behöva stanna till för att justera stötdämparna.

Och en sportbil är det inte riktigt heller. Den väger mer än tre stycken Lotus Elise, och den typen av vikt går inte att trolla bort – alldeles oavsett hur duktiga chassiingenjörerna har varit.

Men med det sagt – det är bara på de riktigt dåliga vägarna det här är ett problem. Kanske är det inte ett problem alls – det beror helt på vad köparna har för krav, och var de har tänkt köra.

Om vägarna inte är för dåliga är komforten god. Bilen går tyst och drivlinan är imponerande effektiv. Att den dessutom går att köra 10–15 mil på el gör kanske att den kan locka över lite folk som hade tänkt köpa en Aston Martin DB11, men som kommit fram till att det känns lite passé att köra runt med en bränsleslukande V12:a under huven med tanke på rådande omständigheter i världen.

Det finns uppenbarligen ett intresse för Polestar 1 – av de 1 500 exemplar som ska byggas är 600 redan sålda. Trots priset. Sade jag att den kostar 1,7 miljoner kronor?

Polestars racingarv

Historien om Polestar börjar år 1996 med racingteamet Flash Engineering, grundat av Janne ”Flash” Nilsson. Teamet körde diverse Volvobilar i STCC. 2005 bytte de namn till Polestar och 2009 började de samarbeta med Volvo för att ta fram prestandaversioner av deras bilar.

Polestar delades upp i två delar – gatbilsavdelningen Polestar Performance, och racingdivisionen som kallade sig Polestar Racing. Åren därpå presenterades Volvo C30 Polestar Concept och Volvo S60 Polestar Concept, två extrema prestandabilar som aldrig massproducerades. Därefter följde ett gäng mildare prestandaversioner av diverse Volvobilar.

2015 köptes Polestar Performance och varumärket Polestar upp av Volvo, och Polestar Racing bytte namn till Cyan Racing. 2017 lanserade Volvo Polestar som ett eget varumärke, som ska tillverka eldrivna prestandabilar. I oktober introduceras deras första bil – Polestar 1. Tidigare i år visades Polestar 2, en helt eldriven mellanklassbil som ska konkurrera med bland andra Tesla Model 3.

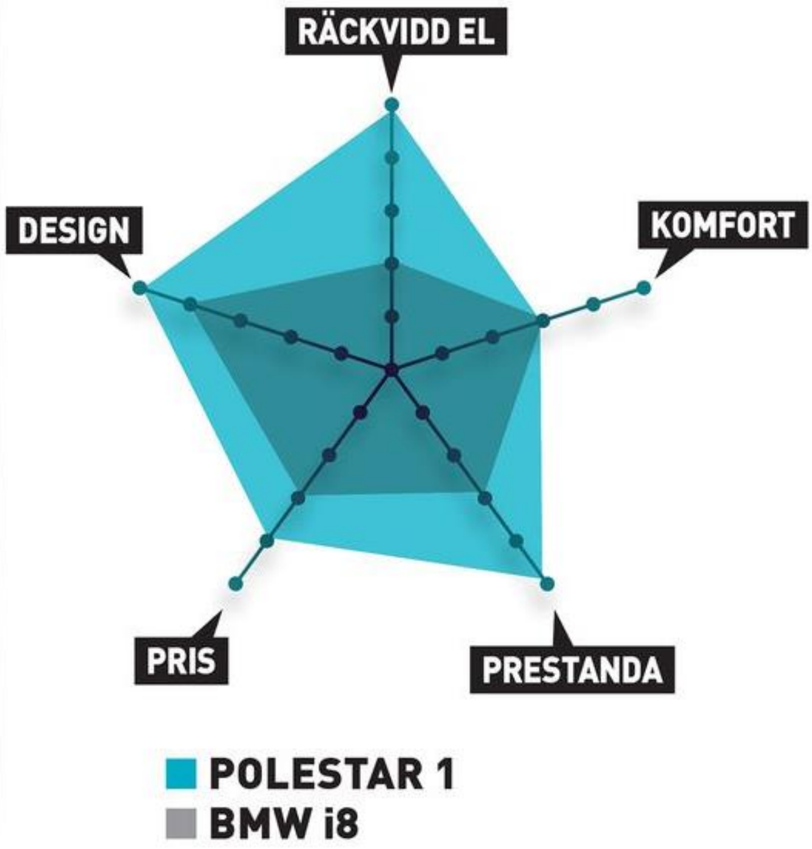
POLESTAR 1
TEKNISKA DATA

MOTOR: R4, bensin, 1 969 cm3. Turbo och kompressor. 308 hk vid 6 000 r/min, 429 Nm vid 2 200–5 400 r/min. ISG 68 hk, 160 Nm. 8-stegs automatlåda. Elmotorer på bakaxel, 2x 116 hk, 2x 240 Nm. Systemeffekt ≈ 600 hästkrafter, 1 000 Nm.

KAROSS: L/b/h 4 585/1 935/1 352 mm. Axelavstånd 2 742 mm. Tjänstevikt 2 350 kg. Bagagevolym 125 liter.

PRESTANDA: 0-100 4,2 sek Toppfart: 250 km

PERSONLIGHET



BRÄNSLEFÖRBRUKNING (NEDC): 1,3 l/100 km. CO2 29 g/km.

PRIS: 1 699 000 kr. Säljs nu, första leverans december 2019.

SUMMERING

BÄST: Snabb och snygg. Bra väghållning, lång räckvidd på el.

SÄMST: Lite väl sportig dämpning. Tung och dyr.



Konkurrenterna



Aston Martin DB11
GT-bilarnas GT-bil har en V12 med 608 hästar, fina chassiegenskaper och vackra karosslinjer. Och så märkets legendstatus, förstås. Kostar 200 000 kronor mer än Polestar 1.



BMW i8
Är precis som Polestar en 2+2-sitsig sportbil med hybriddrivlina. Men den är både mindre, trängre och effektsvagare än "svensken".



Porsche 911
Förmodligen den första bilen som dyker upp i ditt huvud när någon säger ordet sportbil. Ryktet säger att den kommer med hybrid-teknik framöver.



Bentley Continental GT
En supersnabb GT-bil som inte tummar på komforten en millimeter. Kanske inte lika kul att köra som Polestar, men luftfjädringen garanterar en silkeslen färd. Ligger en nivå över prismässigt med ett grundpris på 2,3 miljoner kronor.

3. Fords överraskning: Här är Mondeo som etanolhybrid

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-07-03, 07:45

Det gick ganska snabbt för etanolbilarna att gå från superpopulära och framtidshajpade till att glömmas bort. Saab och Ford var två av de främsta "etanolivrarna" för några år sedan, men sedan tappade E85-bilarna snabbt i popularitet. Fram tills nyligen såldes inte en enda ny etanolbil på den svenska marknaden men nu hoppas åtminstone Ford på en renässans. Ford har lanserat suven Kuga med E85-drift.



Ett av de stora problemen hittills har varit att det alltså knappt sålts några nya etanolmodeller över huvud taget i Sverige. Det vill den auktoriserade Fordhandlaren i Örnsköldsvik och Umeå ändra på.

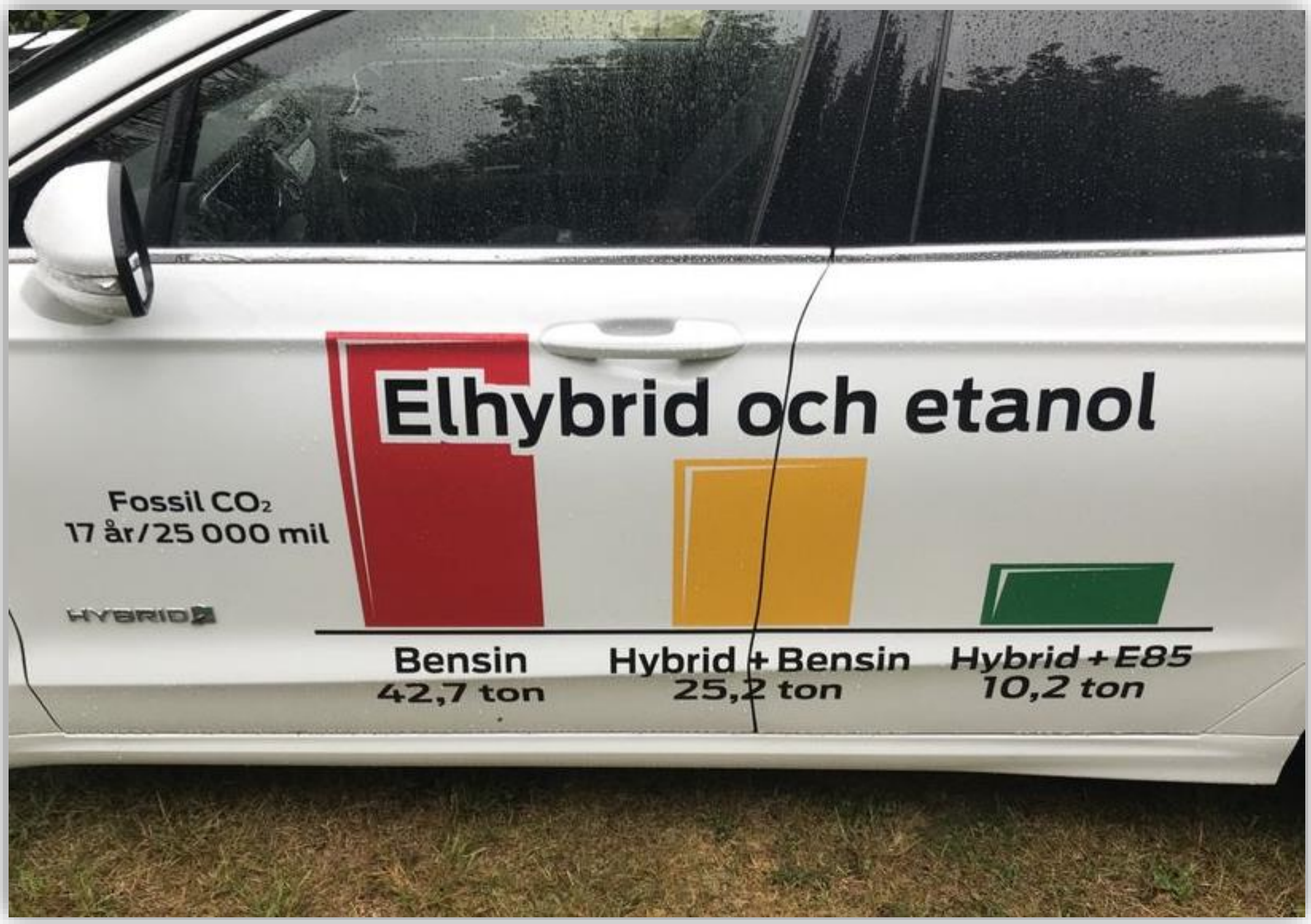
I samband med politikerveckan i Almedalen visar Carstedts Bil upp en etanolversion av Ford Mondeo Hybrid, som alltså kombinerar hybriddrift med E85-anpassad motor. Det ska ge betydligt lägre utsläpp än med vanlig, fossil bensin. Men modellen görs än så länge som ett test.

• Varför gör ni det här?

"Varför inte? Vi måste ha både energieffektivitet och förnybara bränslen, och ingen verkar vilja kombinera det. Det är inte svårt – i Frankrike har tiotusentals bensinbilar konverterats till etanodrift", säger Per Carstedt på Carstedts Bil till auto motor & sport.

• Tror du etanol hör till framtiden?

"Bilindustrin lyckades övertyga politiker och konsumenter att diesel var ett miljöbränsle. Nu vill ingen kännas vid det. För etanolbilarna höjdes skatten och det spreds en massa myter. Etanol är enkelt att köra in i bilarna, det är enkelt att tanka, tillgängligt här och nu och ett bra komplement till eldrift. Men kanske har det funnits tillgängligt i stora volymer över hela världen för länge för att i nuläget upplevas som trendigt och politiskt korrekt. Verkligheten hinner dock ikapp även Sverige, så det går inte att runda etanol och E85 om vi menar allvar om att åstadkomma något betydelsefullt de närmaste 5–10 åren med att minska koldioxidutsläppen från bilismen."



Med den utsläppsnivå som Per Carstedt räknar med får bilen miljöbilsbonus i bonus/malus-systemet.

• Kommer den här hybrid-Mondeon gå att köpa?
"Vi har konverterat en första bil för att testa, och den kommer gå att köpa efter sommaren. Vi vill visa på hemmaplan att etanolkonvertering fungerar."

• Vad kommer konverteringen kosta?
"Det varierar från bil till bil men ungefär 10.000 kronor."

Även på Fords huvudkontor finns intresse av att lansera fler etanolmodeller, men exakt vad som kommer dyka upp i det ordinarie modellutbudet är inte officiellt. "Vi är förstås intresserade av att fabriksanpassa fler modeller för E85, kanske en Mondeo HEV och/eller andra modeller", skriver informationschefen Erik Lindham i ett mejlsvar till auto motor & sport.



[Ford går mot strömmen – satsar på E85]

Erik Söderholm

RECHARGE

4. Tesla Model 3 får toppbetyg i Euro NCAP

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-07-03, 12:00

Tesla Model 3 har blivit krocktestad av Euro NCAP – och klarat det med den äran. Så pass bra till och med, att den slår Volvo V/S60 på fingrarna.



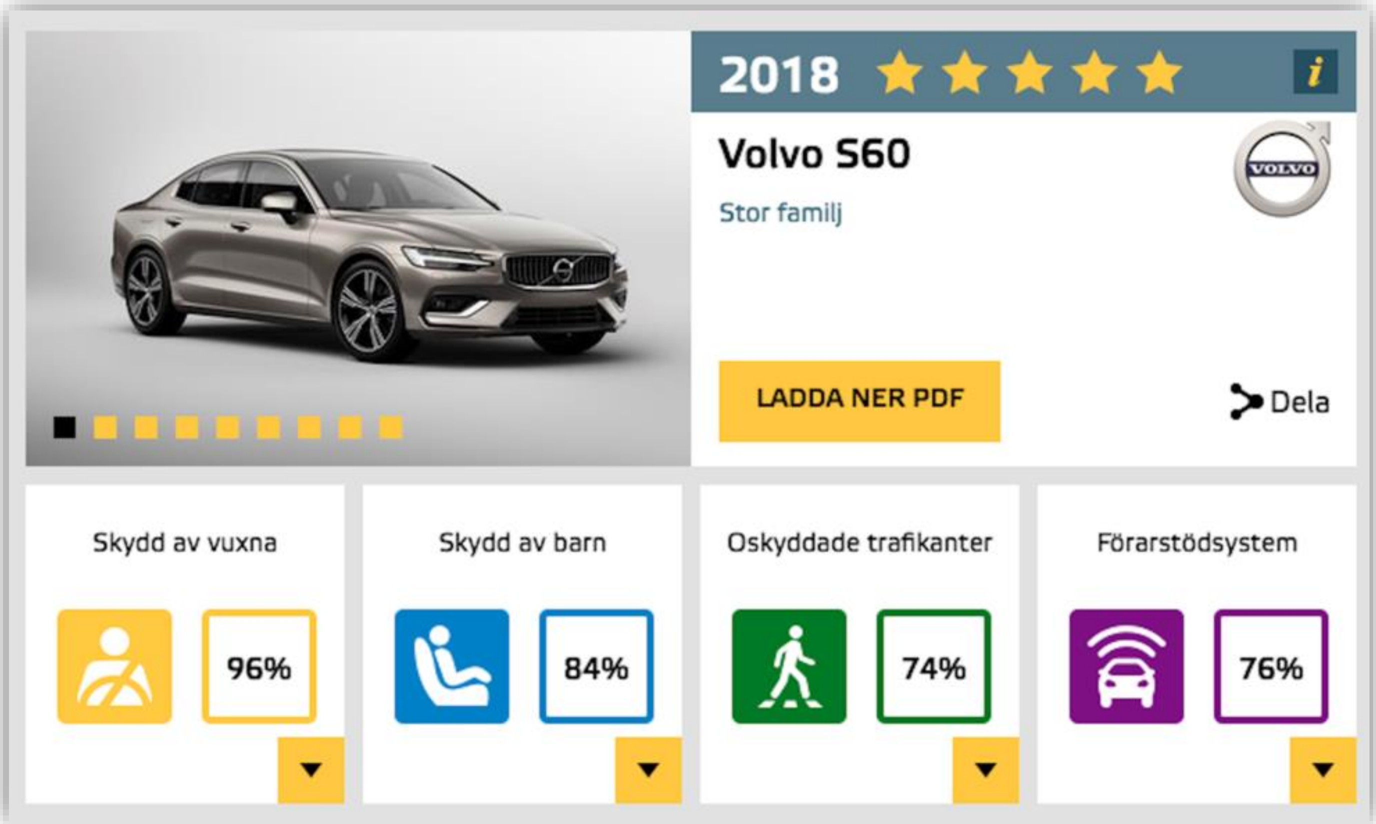
FILM: https://youtu.be/cMiZa3HgRVE

Att Model 3 skulle prestera bra är ingen överraskning eftersom den visat väldigt goda resultat i den amerikanska motsvarigheten till Euro NCAP, i krocktestet som utförs av NTHSA (National Highway Traffic Safety Administration).

Men nu har den alltså fått fem stjärnor i Euro NCAP med samma eller bättre betyg i alla delmoment än Volvo V/S60. Framför allt är det i delmomentet "Förarstödsystem" som Model 3 presterar bättre än Volvo.
Tesla Model 3 fick ett betyg på 94 procent i den kategorin, medan Volvo V/S60 fick 76 procent. I alla övriga delmoment var det dött lopp, förutom i "Skydd av barn" där Model 3 fick två procent bättre betyg än V/S60.

Euro NCAP är speciellt imponerade av Tesla Model 3:s förarstödssystem.
"Resultatet i testerna av förarstödssystem är särskilt imponerande, tack vare utomordentliga assistanssystem som filhållingsassistans, hastighetsassistans och autobroms. Teslas resultat på 94 procent är det bästa hittills testats hos Euro NCAP", skriver Euro NCAP i ett pressmeddelande.


2019
Tesla Model 3
Stor familj
LADDA NER PDF
Dela
Skydd av vuxna
96%
Skydd av barn
86%
Oskyddade trafikanter
74%
Förarstödsystem
94%


2018
Volvo S60
Stor familj
VOLVO
LADDA NER PDF
Dela
Skydd av vuxna
96%
Skydd av barn
84%
Oskyddade trafikanter
74%
Förarstödsystem
76%

SVENSKA DAGBLADET

5. Leveransrekord av Tesla

TT, Publicerad 2019-07-03 kl 01.13

Tesla har satt nytt världsrekord i antal levererade elbilar från en enskild tillverkare.



Teslabilar på laddning.

Leveranserna under andra kvartalet uppgick till 95 200, varav 77 550 av "folkbilen" Model 3.

Det slår marknadens förväntningar. Och företaget ser ljust på den närmaste framtiden: "Antalet order under kvartalet översteg leveranserna, så vi går in i kvartal tre med en större orderstock", skriver Tesla.

Aktien steg i efterhandeln i New York med 7 procent.

TT



Model 3

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Nya BMW X6 officiell med fakta, pris, bilder och film

Mattias Rabe 3 juli 2019

Ett år efter nya X5 presenterar BMW nu syskonmodellen – nya X6. Till utseendet skiljer sig modellen kraftigt inte bara från föregående generation utan också från X5. Modellerna har aldrig stått längre från varandra än nu.



BMW:s kanske mest utskällda modell presenteras nu i sitt tredje utförande. Generation E71 kom 2008 (presenterades sent 2007) och – till många belackares förtret – satte an en ton som flera andra biltillverkare lyssnade på. Men det var först när generation F16 kom 2014 som konkurrenterna vaknade till liv. Plötsligt fick coupéformade suven X6 möta motstånd från först och främst Stuttgart i form av Mercedes GLE Coupé, och på senare år även från Ingolstadt (Audi Q8), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini Urus), Zuffenhausen (Porsche Cayenne Coupé) och delvis också från Coventry (Range Rover Velar).



Fronten skiljer sig ganska rejält från syskonet G05, eller X5 som den heter för vanliga dödliga.

Fronten

Nu, bara fem år efter introduktionen av generation två, är det dags för X6 generation tre, G06 som den heter nere i BMW:s hemstad München. Syskonbilen X5 heter för övrigt G05 på "fikonspråk".

Nya X6 har förstås mycket gemensamt med senaste X5:an, men till utseendet står de båda längre från varandra än någonsin tidigare. Utöver den slankare profilen har X6 fått en helt egen front, mer eller mindre. Strålkastarna är desamma, men njurarna i grillen är formmässigt något helt annat. De är betydligt större än njurarna på föregående generation men ändå nättare än på X5. En nyhet hos njurarna är att de för första gången kan utrustas med en form av bakgrundsbelysning, en subtil sådan som lyser upp kromet och ger lite skimrande reflektioner.

Främre stötfångarpartiet har få likheter med motsvarande del på X5. Det är lite åt det "fläskigare" hållet på X6.



Det är inte en kamerablixt som lyser upp grillen…

Formerna i övrigt

Från sidan sedd skiljer sig X6 från X5 med bland annat helt andra karossplåtar med nya veck och linjer. Medan X5 har ett rakt nedre karossveck viker X6:s motsvarighet av uppåt på bakdörren mot bakre hjulhuset. Luftslitsen på framskärmen har ett annat utseende och dessutom integrerats i nämnda veck, något som X5 inte har. Även tröskellådan har en avvikande design.

Det övre karossvecket, det som utgör bilens "midja", är rakt draget från ovanpå främre hjulhuset hela vägen bak till bakskärmen, dessutom högt upp, ovanför dörrhandtagen. På X5 börjar motsvarande veck aningen längre bak och framför allt längre ned på framskärmen, och på bakdörren viker det av uppåt för att "stryka igenom" handtaget på bakdörren.

Dessa detaljer var mer eller mindre identiska hos X5 och X6 av föregående generation.

De bakre regionerna på X6 generation tre är helt nya. Utförandet påminner en hel del om hur nya X4 ser ut med smala bakljus vilket ger betydligt mer plåtytor. Svansföringen upplevs som mycket högre än hos förra generationen. Stötfångarpartiet är betydligt kraftigare hos X6 än hos X5.

Insidan och utrymmet

Interiört däremot, där är skillnaderna frånvarande. Att kliva in i nya X6 är som att kliva in i X5. De bakre passagerarna märker dock en markant skillnad, takhöjden är av naturliga skäl betydligt lägre i X6 än i X5. Glastaket sträcker sig inte riktigt över baksätets passagerare, men glasytan är betydligt större än hos tidigare generation – 83 procent för att vara exakt.



Här syns tydligt att vecken på karossidorna är helt annorlunda i jämförelse med X5.

Bagageutrymmet är lika rymligt som hos företrädaren. 580 liter ryms när baksätet är uppfällt, samma siffra som tidigare. Med baksätet nedfällt ryms 1 530 liter vilket är fem liter mer än innan. X5 rymmer 645-1 860 liter och vinner därmed lastutrymmesmatchen mot X6, vilket var helt väntat.

Storleken

Nya BMW X6 är 493,5 centimeter lång, det vill säga 2,6 centimeter längre än föregångaren och 1,3 centimeter mer än vad X5 mäter från front till bak. Axelavståndet på 297,5 centimeter är detsamma som hos X5 – så klart – och betyder att avståndet mellan hjulaxlarna är 4,2 centimeter mer än tidigare.

X6 är en bred bil, 1,5 centimeter bredare än förra generationen och därmed 200,4 centimeter från sida till sida. På höjden mäter den 169,6 centimeter vilket betyder att den är sex millimeter lägre än förut. Markfrigången är däremot fyra millimeter högre än tidigare och ligger nu på 21,6 centimeter.

Motorerna och priserna

Motoralternativen räknar vi till fyra stycken, två är bensindrivna och två är dieseldrivna. Samtliga är fyrhjulsdrivna och har är utrustade med BMW:s automatlåda Steptronic med åtta steg.

Ett xOffroad-paket finns för den som har för avsikt att hålla till utanför asfalterade ytor i större utsträckning än vanligt. Paketet innebär bakre diffbroms med extra låsningsgrad, förstärkta hasplåtar och tvåaxlad luftfjädring.

Instegsbensinaren heter X6 xDrive40i och har en rak sexa på 3,0 liter som ger 340 hästkrafter och 450 newtonmeter. Den gör 0-100 km/h på 5,5 sekunder och toppar 250 km/h samt förbrukar 0,80-0,86 liter per mil samt släpper ut 181-197 gram koldioxid per kilometer. Från 737 600 kronor kostar X6 xDrive40i.

X6 M50i är toppalternativet av de båda bensinmotorerna. I denna modellversion sitter en V8 på 4,4 liter som ger 530 hästkrafter och 750 newtonmeter. Motorn känns igen från bland annat **X5 M50i** och **M850i xDrive**. 0-100 km/h på 4,3 sekunder och toppfart på 250 km/h. Förbrukningen anges till 1,04-1,07 liter per mil och utsläppet till 237-243 gram per kilometer. I detta utförande kostar X6 från 935 100 kronor.

***FILM*: https://youtu.be/D4IRZZHmt68**



M50i-maskinen. Värstingen i dagsläget. Senare kommer en riktig M-version…

Instegsalternativet på dieselsidan heter **X6 xDrive30d** och har en treliterssexa under huven. 265 hästkrafter och 620 newtonmeter pumpar den ur sig vilket räcker till en 0-100-tid på 6,5 sekunder och toppfart på 230 km/h. 0,61-0,66 liter per mil i förbrukning och 159-172 gram per kilometer i utsläpp. Pris från 724 600 kronor.

Värstingdieseln är **X6 M50d** som även den har en rak treliterssexa under huven, men här handlar det om 400 hästkrafter och 760 newtonmeter. 0-100 km/h går på 5,2 sekunder och toppfarten är 250 km/h. Denna variant sägs förbruka 0,69-0,72 liter per mil vilket betyder 181-190 gram per kilometer i utsläpp. Priset för monsterdieseln börjar på 935 100 kronor.

Premiären och marknadslanseringen

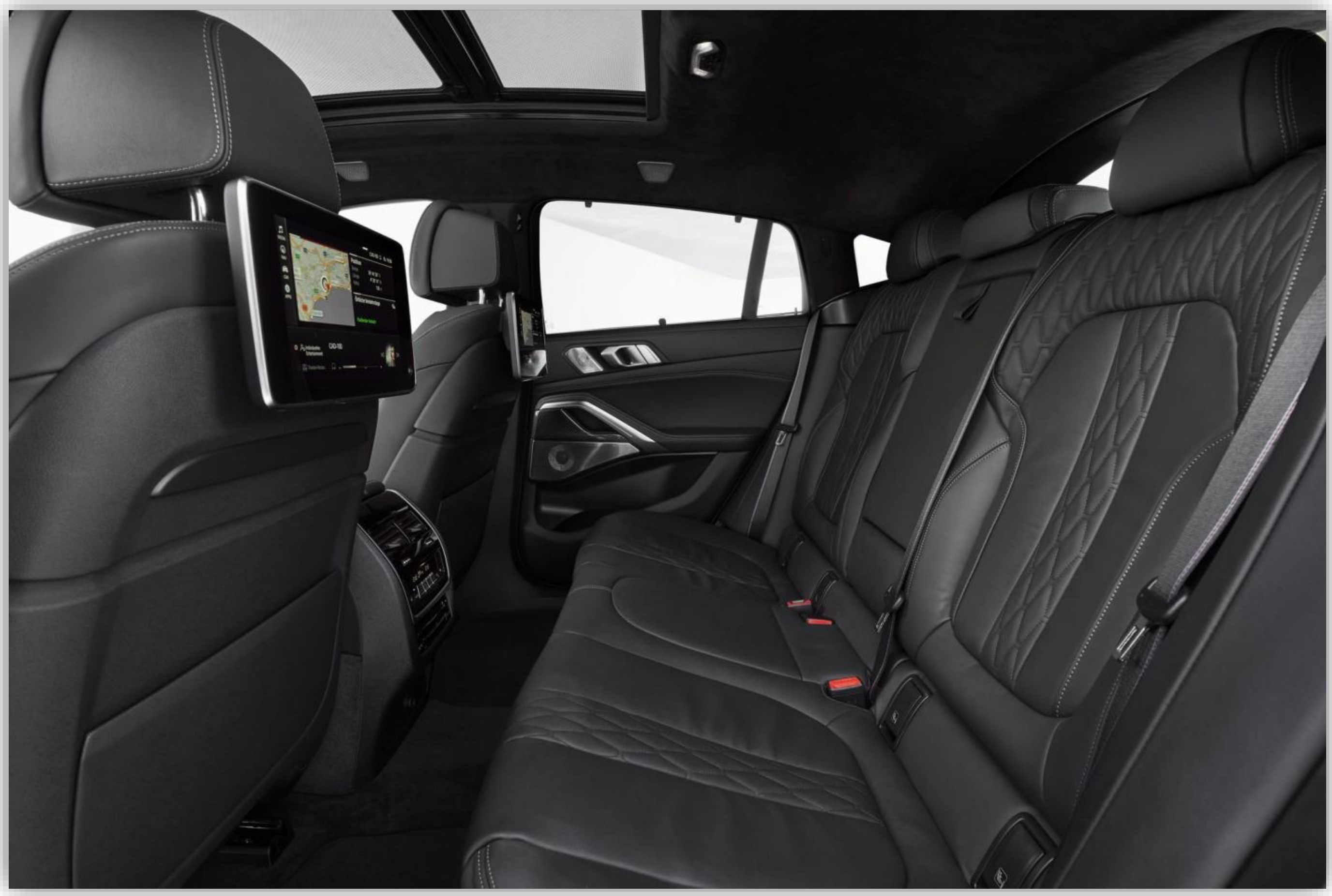
Publik världspremiär har nya BMW X6 på bilsalongen i Frankfurt i september. Själva marknadslanseringen är planerad till november 2019 så räkna med att de första bilarna ut till kund sannolikt sker först i början av 2020.



GALLERI
BMW X6 2020
75 bilder



X5 eller X6?



X6, som svar på föregående bildtext. Det syns på sidorutorna och takhöjden.

auto motor & sport

7. Chryslerchefen Lee Iacocca död – räddade biljätten i sista sekunden

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-07-03, 09:45

Bilgiganten Lee Iacocca har avlidit i sitt hem i Kalifornien, 94 år gammal. Han hade en lång karriär på Ford där han pressade på för att lansera Mustang på 1960-talet, och hos Chrysler där han räddade företaget från konkurs på 1980-talet.



Iacocca överser en lermodell av vad som skulle bli Dodge Viper.

Iacocca föddes i Pennsylvania och började i bilbranschen 1946, hos Ford där han långt senare blev chef för hela koncernen. En av de första framgångarna var ett lån på 56 dollar i månaden för en Ford av modellår 1956. Det blev en succé.

Under Fordtiden drev han igenom projektet som skulle bli Ford Mustang. Det stod snabbt klart att den nya muskelbilen skulle bli en försäljningssuccé som Iacocca kunde rida på under många år framöver.



Ford Pinto skulle rädda Ford med låg förbrukning,
men det slutade med pr-katastrof.



Med USA:s president Bill Clinton.

Nya småbilen ett eldhaveri

Mot slutet av 1960-talet när bensinpriserna började stiga skulle Ford lansera en liten, lätt och snål småbil. Trots att Ford redan hade Escort i Europa tog amerikanska Ford fram en helt egen modell, Pinto.

Några år senare avslöjades ett allvarligt konstruktionsfel som gjorde att bränsleröret till tanken kunde gå av vid en krock bakifrån. Det resulterade i eldsvådor med dödlig utgång. Alla bilar återkallades, men Ford visste om problemet redan innan det avslöjades och senare fick Iacocca sparken av Henry Ford II pesonligen.

Sparkad av Henry Ford själv

Iacocca fick vara anställd ett tag till för att han skulle få med sig några av förmånerna från Ford, men han fick ett litet arbetsrum långt från huvudkontoret.

Efter det lockades Iacocca över till Chryslerkoncernen som då var i princip konkursfärdig. Iacocca tog med sig flera Fordchefer över till Chrysler och började bygga upp företaget igen.

Iacocca blev vid det här laget något av en kändis eftersom han själv ställde upp i Chryslers reklamfilmermed ärliga budskap som var "rakt på sak". Han sa bland annat att "hittar du en bättre bil, köp den".

Han lyckades också få igenom en statlig "bailout" (räddningsaktion) för att rädda företaget från konkurs, med hårda motkrav, bland annat om att Chrysler skulle skrota utvecklingen av turbinmotorn och satsa på mindre, framhjulsdrivna och snålare bilar.

"Ett av Chryslers största problem som jag snart märkte var att inte ens den högsta ledningen hade någon aning om vad som hände. De visste att Chrysler blödde. Men vad de inte visste, och som jag snart märkte, var att det forsade", skrev Iacocca i sin biografi.



Familjebussen Dodge Caravan blev en succé,
men Ford hade avskrivit idén om en familjebuss helt.



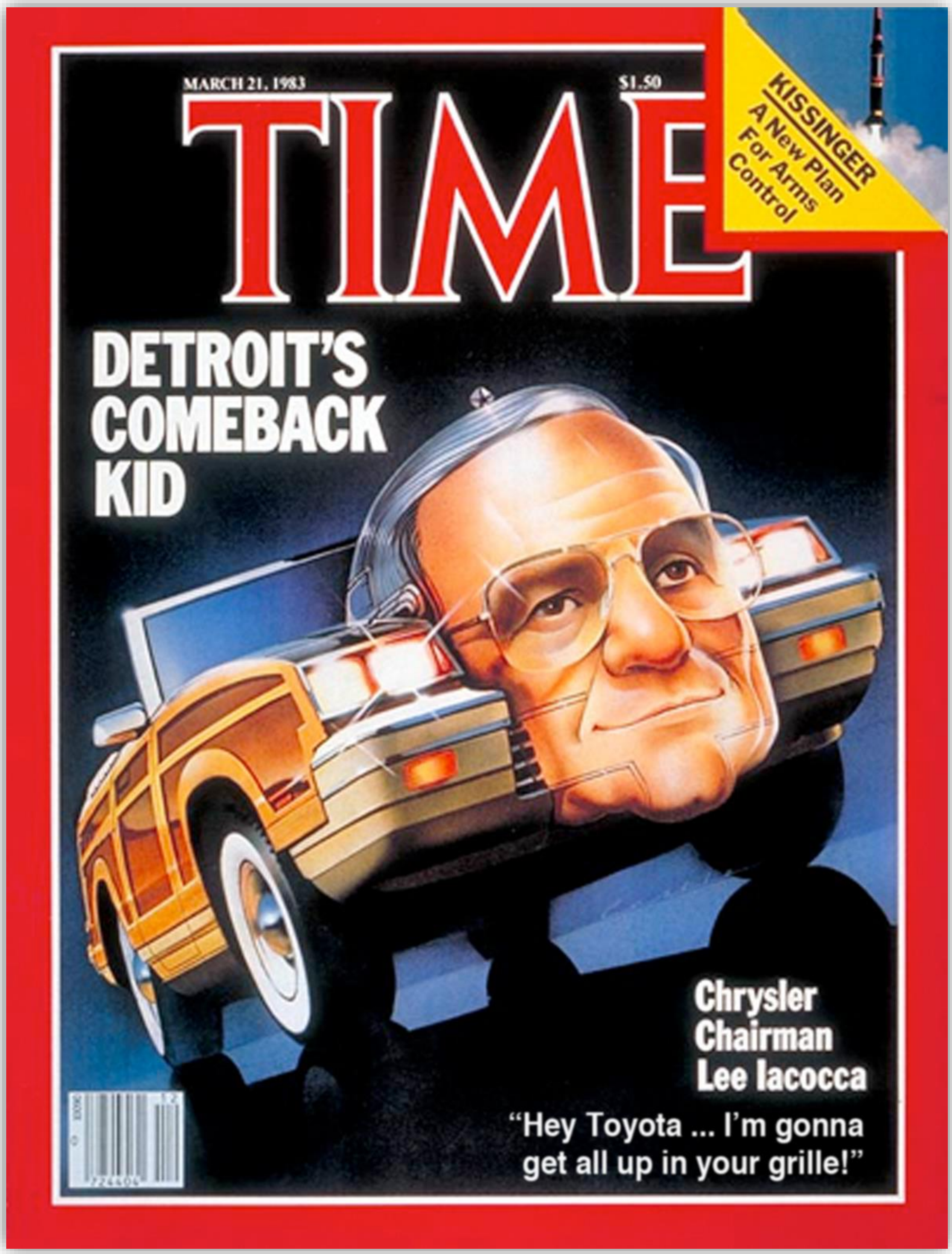
Med Donald Trump, då affärsman i New York.

Succémodellen avskrevs hos Ford

Under det tidiga 1980-talet kom en nyhet som skulle ändra bilbranschens framtid och som var en av anledningarna till att Chrysler kunde betala tillbaka de statliga lånen sju år före planen.

Hos Ford var det inte många som trodde på idén om en familjebuss eller minivan, men hos Chrysler fick Iacocca igenom planen. Projektet kallades "Mini-Max" och blev senare Dodge Caravan och Plymouth Voyager, två fantastiskt framgångsrika familjebussar som senare kompletterades med Chrysler Voyager i Europa när Renault lanserade Espace.

Bilklassen är på utdöende nu, när allt fler köpare istället väljer en suv, men familjebussarna var populära länge även i Sverige.



FILMER: https://youtu.be/nhPMzZa49-4
https://youtu.be/WXw5BMP8z0E

Helgonförklarad

Iacocca såg till att Chrysler senare köpte Lamborghini, men det italienska märket såldes några år senare. Inte heller samarbetet med Maserati blev någon succé. Men samgåendet med American Motors Corporation gick bättre och på så sätt fick Chrysler in varumärket Jeep i koncernen.

Iacocca gick i pension 1992.

För oss i Sverige kan det vara svårt att förstå, men i USA var det många som näst intill helgonförklarade Iacocca och såg upp mot honom som en "amerikansk hjälte". Han skrev en biografi som blev en bästsäljare under många år.



Iacocca var inget fan av det som blev DaimlerChrysler.
Här står han vid nylanserade lyxmärket Maybach.

Citaten vi minns

Om sin politiska karriär: "Jag är för frispråkig för att vara en bra politiker. Om någon ger mig skit säger jag åt honom att dra åt fanders eftersom han har fel. På något sätt tror jag inte presidentskapet fungerar på det sättet."

Om idén att köpa General Motors: "Till slut kom jag fram till att det skulle vara enklare att köpa Grekland."

Om bilbranschen: "I slutänden kan all affärsverksamhet kokas ned till tre ord: människor, produkt och vinst. Människor kommer först. Om du inte har ett bra team kan du inte göra mycket med de andra två."

Om innovation: "Om du inte är nummer ett, måste du vara innovativ."

Om Chryslers senare samgående med Daimler: "Ett fiasko."

Om Chryslers reklamfilm med Snoop Dogg: "Jag spenderade 24 timmar med honom och förstod inte ett ord han sa under hela den tiden."

BUSS magasinet

8. Storslam för Transdev i Göteborg – 160 nya elbussar nästa år

publicerat av ULO • 1 JULI 2019

Nästa år blir Västtrafik störst i Sverige när det gäller elbussar. På måndagen blev Västtrafik klar med sin stora upphandling av kollektivtrafik i Göteborgsområdet. Som en följd av upphandlingen börjar Västtrafik nästa år köra 160 elbussar i Göteborg, Mölndal och Partille. De trafikavtal som Transdev vann är värda totalt åtta miljarder kronor.



Stombusslinje 16 är en av de linjer i Göteborg som Transdev från slutet av nästa år ska köra med nya elbussar. Med de nya elbussarna kommer Västtrafik ha totalt 220 elbussar i trafik år 2020.

I Västtrafiks största upphandling av busstrafik någonsin ingår bland annat 30 nya elbussar. I upphandlingen fanns även optioner på ytterligare 130 elbussar, som Västtrafik beslutat att utlösa vid avtalstecknandet.

Redan i år lanserar Västtrafik 60 elbussar och tillsammans med de nya innebär det totalt 220 elbussar i trafik nästa år. Det gör bolaget ledande i Sverige i övergången till en elektrisk kollektivtrafik.

– Det här är bara början. Senast 2030 räknar vi med att ha elektrifierat all stadstrafik i Västra Götaland. Upphandlingen visar också att vi skickligt kan kombinera ansvarsfull ekonomi med god kvalitet och hållbarhet, säger Peter Hermansson, styrelseordförande i Västtrafik.

De fem avtal som Västtrafik nu har tecknat med Transdev avser trafiken i sydvästra Göteborg, stombusstrafik i Göteborg, Expressbusstrafik samt trafiken i Mölndal och i Partille. Trafikstarten är i december 2020.

I upphandlingen lämnade Transdev de för Västtrafik bästa anbuden avseende både kvalitet och pris för samtliga avtal. Avtalen gäller till december 2030 och värdet uppgår till 800 miljoner kronor per år, totalt 8 miljarder kronor för hela tioårsperioden.

Hela upphandlingen omfattar totalt 370 bussar, varav alltså 160 kommer att vara elbussar. Övriga fordon ska drivas med 100 procent biodrivmedel.

– Det känns mycket glädjande och hedrande att ha fått Västtrafiks utökade förtroende. Vi försvarar hela den verksamhet vi har idag samt bryter ny mark.

– Vi får ett stort ansvar för busstrafiken i Göteborg, vilket blir jättespännande. Vi har haft en hög kundnöjdhet de senaste åren i Frölunda. 96 procent av våra resenärer har varit nöjda med sin resa med oss tack vare bra tillförlitlighet och serviceinriktade medarbetare. Vi kommer fortsätta med det goda arbetet, säger Gunnar Schön, vd för Transdev Sverige AB.

– Det ska bli extra kul att få vara med i den här övergången till elektrisk kollektivtrafik. Vi har god erfarenhet av elbussar och är idag den kollektivtrafikoperatör som har flest elbussar i Europa med totalt 600 elbussar. I Sverige har vi totalt 54 elbussar i Umeå, Eskilstuna, Stockholm och Göteborg med flera olika modeller och laddsystem, vilket ger oss en unik erfarenhet av alla olika teknologier. Vi vet att elbussarna uppskattas av både kunder och förare. De ger inte bara en renare miljö utan även tystare reseupplevelse och stadsmiljö, säger Gunnar Schön.

Tilldelningsbeslutet kan överklagas fram till den 11 juli.

De nya avtalen omfattar:

Göteborg Sydväst: Områdestrafiken från kommungränsen i söder till Marklandsgatan i norr, mot Heden, Mölndal och Hisingen. Trafikstart i december 2020.

Stombusstrafik Göteborg: Omfattar linjerna 16, 18, 19, 21, 50, 58 i Göteborg. Trafikstart i två omgångar, december 2020 och juni 2023.

Mölndal: Områdestrafik i Mölndals stad som trafikerar till Frölunda Torg, Heden och Linnéplatsen i Göteborgs kommun. Trafikstart i december 2020.

Partille: Områdestrafik i Partille kommun, merparten av linjerna går inom kommunen och till kranskommunerna. Trafikstart i december 2020.

Expressbusstrafik: Linjerna Gul, Blå, Grön och Rosa Express. Trafikstart i två omgångar, 2020 och 2021.

Relaterade artiklar:

1. **Fler elbussar i Göteborg – elbussar snart i alla upphandlingar i väst**
2.
3. **Smygremiär för laddhybridbussar i Göteborg**
4.
5. **Transdev tar över från Nobina i Umeå (uppdaterad)**
6.
7. **Lidköpings tätortsbussar elektrifieras**

GRANTURISMO

9. Fiat 2300 S Coupé

Gran Turismo Magazine nr.3 2017

En av sextiotalets mest underskattade GT-bilar.



Det finns många missförstådda, underskattade bilar som förr eller senare borde bli samlarobjekt i kraft av sin exklusivitet och sin förmåga. Ett lysande exempel är Fiat 2300 S Coupé. En bil vars proveniens är enastående men som lider av att den är en Fiat. Som om det vore ett problem …

Idag är Fiat kanske mest känt för sina småbilar och det faktum att man genomgått fler industriella och ekonomiska kriser än en genomsnittlig europeisk stat. Men en gång i tiden var Fiat en slags italiensk BMW, ett bilmärke vars produkter konstruerades av legendarer som Aurelio Lampredi, känd för sina Ferrarikonstruktioner, och som hade tekniskt avancerade produkter i alla segment.

I slutet av 50-talet lanserade man en ny, sexcylindrig prestigebil kallad antingen 1800 eller 2100, det var motorvolymen och utrustningsgraden som skiljde. Snart kom man på att skillnaden var för liten och 2100 blev 2300. Redan innan modellen hunnit ut på marknaden var de italienska karosseriskräddarna igång och skapade fantastiska kreationer på Fiatbasen.

Ghia lyckades bäst, åtminstone när det gällde att få gehör för sin skapelse, och 1961 presenterades coupéversionen som sedan kom att serietillverkas. För den tidstypiska formen med sina stora glasytor stod Sergio Sartorelli med stöd av amerikanen Tom Tjaarda. Han gick senare vidare till att skapa bilar som Ferrari 330 GT, flera Fiatsportbilar, bland dem 124 Spider som nu återfötts, och kanske främst De Tomaso Pantera.

Jag har faktiskt egna erfarenheter av modellen och de är både positiva och negativa. När jag växte upp körde min pappa ofta Fiat-bilar och drömmen var givetvis en 2300 S Coupé. När så småningom möjligheten att köpa en dök upp hade det hunnit bli 1990 och tillsammans införskaffade vi en ytligt sett halvbra bil för den furstliga summan 25 000 kronor. En hel del svagheter visade sig dock ganska snabbt. Som rost, rost och rost. Strukturellt var den inte alltför dålig, men bakom all den tennspackling som italienska karossmakare ofta ägnar sig åt var ytterskalet bitvis ganska muggigt.



Värre var dock att den var dåligt byggd från början. Ghia, som vann upphandlingen och fick göra coupén, hade inte kapacitet och lade ut plåtjobbet på grannen OSI. Hjulbasen var oförändrad och man fick de undre och inre karossdelarna, som bottenplattan och torpedväggen från Fiat. För att montera den smäckra coupékarossen kapade man ner torpeden och gjorde en förflyttning bakåt i överkant.

Men, på vår bil i alla fall, hade detta gjorts sällsynt slarvigt. Allt hade punktsvetsats, men punkterna hade missat och bilen satt knappt ihop – från fabrik!

De lackade och klädda karosserna gick sedan från Ghia till Fiat för montering av drivlinan och hjulupphängningarna. Många av chassidetaljerna, inklusive skivbromsarna runtom, delades med första generationen Fiat Dino. S-versionen skickades sedan till Abarth som monterade en vässad maskin med stort flänsat oljetråg och dubbla Weber DCOE 38-förgasare. Lite märkligt då de dubbla portarna förság tre kanaler var i toppen, men det funkade. Motorn blev snabbt berömd för sin sagolika sång och efter att den gamle Volvo-trimmaren "Timo" filat på vår maskin blev den dessutom riktigt stark. – Som en Volvo B30 – fast bättre, sa han och visst gick den fint efter att han gjort en ny kamaxel.

Det blev några tävlingar i Racerhistoriska Cupen men sedan min pappa gått bort tappade jag lusten för den och via några omvägar hamnade den hos en holländsk ägare som bland annat kört historiska Monte Carlorallyt med den.

För att få Coupén att funka bättre lät vi göra nya, hårdare torsionsfjädrar fram, samt bytte den dåliga och slitna Fiat-styrsnäckan mot en ZF från en 2300 sedan med servo. Den var både mer direkt och starkare, och funkade fint även utan servo.

Idag kan jag sakna bilen, och undra varför modellen är så underskattad? Den är ju extremt speciell och byggdes bara i 3 500 exemplar mellan 1961 och 1968. Men nu verkar det äntligen hända något. Exemplaret på våra bilder såldes av RM Sotheby's den 19 januari för 50 400 dollar. Men det är fortfarande köpläge …









Robert Petersson

Klassiker

10. Grattis Cavalier!

Publicerad **12 juli 2009 text David Falk**

I dag när Herman och Hermine har namnsdag vill vi påminna dig om Cavalier!



Cavalier kan betyda ryttare, riddare eller kavaljer. I adjektivform kan cavalier betyda stolt, övermodig, överlägsen, självrådig och till och med arogant.

Inte undra på att Cavalier blev populärt som modellnamn - inte mindre än fyra biltillverkare har använt det: AMC, Vauxhall, Chevrolet - och Toyota!



Förste Cavalieren att bjuda upp till dans i bilvärlden kom från AMC. Det var en konceptbil visad 1966 och en designövning i symmetri. Huv och baklucka var sinsemellan utbytbara liksom fram- och bakdörrar eftersom de sistnämnda var hängda i bakkant. Även skärmarna fram och bak speglade varandra, höger fram och vänster bak var de samma och vice versa. Resultatet var en klart säregen profil men en del av tankarna fick möta verkligheten i AMC Hornet som senare utvecklades till Eagle.



Vauxhall Cavalier var den brittiska marknadens motsvarighet till Opel Ascona i sedanutförande och Manta i combicoupédress. Den tillverkades både i England och Belgien. Första upplagan baserades på Ascona B men hade en egen front med lite sportig touch. Modellen producerades 1975-81 och såldes även under en period i Sverige.



Cavalier Mk II var framhjulsdriven och byggde på General Motors J-plattform, precis som Opel Ascona. Den fanns som sedan, kombi, halvkombi och även cabriolet och serien togs emot mycket väl av den brittiska publiken och var under flera år den bäst säljande bilen i landet.



Sista upplagan av Vauxhall Cavalier var i princip identisk med Opel Vectra och började produceras i Luton 1988. Den tillverkades sedan till slutet av 1995 när nästa generation mellanklassare från Vauxhall kom; Vectra.



Chevrolet Cavalier byggde liksom Vauxhalls upplaga på J-plattformen och blev en succé i USA. Den började säljas som 1982 års modell och fanns bara med fyrcylindrig motor. 1983 kom en tvärställd V6-motor på 2,8 liter in i modellprogrammet.



1988 fräschades Cavalier upp men det var fortfarande en J-car, detta är en -94:a. 1995 kom en tredje Chevrolet Cavalier, en hal rackare som tillverkades fram till 2005 då den ersattes av Chevrolet Cobolt.



Toyota Cavalier 2.4 Sedan 1996–99

11. Mazda RX-7 med rejäl vinge

Av Bobby Green 2019-07-02 kl 20:00

Tävlar i japanska Time Attack



FILM: https://youtu.be/FcMuvLcWbLI

Vill man ha ordentligt med marktryck krävs en ordentlig vinge. Det har man sannerligen sett till att fixa på den här RX-7:an som tävlar i Time Attack. Banan man kör på heter Tsukuba och den känner säkert spelare av Forza och Gran Turismo igen.

FLER FILMER:
https://youtu.be/KhGiZHnn1w0
https://youtu.be/Qoc1Npxvxcg
https://youtu.be/j4-4aKxq8H0
https://youtu.be/XUuKPvSuVf8
https://youtu.be/60m3e_J0mIc



12. Stora nyheter inför Storbritanniens GP i F1 2019

11 juli, 2019, kl. 10:15 **av Anna Andersson**

Lagom till dess att F1 tar plats på Silverstone för Storbritanniens GP i F1 2019 är det klart. Formel 1 stannar på Silverstone till och med 2024.

– Vi är väldigt glada över att kunna meddela att Storbritanniens GP kommer at vara en del av F1-kalendern de kommande fem åren och stannar kvar på sin hemmaplan, Silverstone, säger Liberty Medias VD Chase Carey.



Hamilton nöjd
Silverstone är kvar i F1 (TT)

Banan är privatägd, vilket betyder att det inte finns något statligt stöd och bakgrunden till trasslet var ekonomin. Det fanns ett kontrakt till och med 2026, men kostnaderna skulle ha ökat med fem procent för tävlingarna mellan 2020 och 2026, det betydde att det skulle kosta arrangörerna upp till 23 miljoner dollar.

Glöm inte sportens rötter

Det blev för mycket och arrangörerna nyttjade en klausul. Då valde Liberty Media att se sig om efter andra alternativ, som ett stadslopp i London.

– Numera är F1 en global sport, som tävlar på fem kontinenter och har 500 miljoner fans över hela världen,. Om det ska kunna växa ytterligare så måste den sporten som vi älskar föra in nya länger, men vi får inte heller glömma sportens rötter. Silverstone och Storbritanniens GP är en viktig del i vår vision, fortsätter Carey.

Nu har dock parterna enats och F1 stannar på Silverstone – och jag kan tänka mig att alla team som har sina fabriker i närheten av banan och de brittiska förarna som Lewis Hamilton, Lando Norris och Georg Russel är glada. Det lär även Frank Williams vara. Han får av hälsoskäl inte resa längre, men på Silverstone brukar han vara på plats. Det ska han vara även i år.

Rich Energy lämnar Haas – teamet är för dåligt

Vid sidan av det faktum att Silverstone stannar i F1-kalendern så är det ytterligare en snackis snurrar runt i bland F1-fansen de här dagarna.

Det är detta tweet:

Today @rich_energy terminated our contract with @HaasF1Team for poor performance. We aim to beat @redbullracing & being behind @WilliamsRacing in Austria is unacceptable. The politics and PC attitude in @F1 is also inhibiting our business. We wish the team well #F1 #rich-energy
18:35 - 10 juli 2019

4 981 personer pratar om detta
Info om Twitter Ads och integritet

Rich Energi meddelar alltså att de inte längre är huvudsponsor för Haas. Anledningen till det är alltså att Haas inte presterar. Vad säger Haas?

Ingenting än så länge.

Tidigare i år förlorade Rich Energy, som tillverkar energidryck, rätten att använda sin logotype. Den är för lik märket för Whyte Bikes och hjortlogotypen måste plockas bor, överallt, före den 18 juli 2019. Haas bilar körde utan logotypen redan i Kanada. Vi komerm självklart att rapportera så snart det finns något at berätta om.

Väderprognos inför Storbritanniens GP i Formel 1 2019

F1 är i Storbritannien och då väntar naturligtvis något helt annat än den hetta som Mercedes hade så stora problem med i Österrike för en vecka sedan. I morgon fredag lovar väderprognosen runt 21 grader och risken för regn ligger å 20 procent.

Under lördagens kval håller sig temperaturerna krig 20 grader och risken för regn ökar till 33 procent, under söndagen är det ingen risk för regn och temperaturerna håller sig kring 20 grader.

Guiden till veckans lopp **hittar du här.**

Här hittar du förarnas däckval och de tider som gäller de kommande tre dagarna. I dag är det presskonferenser och media möten som gäller.

Snabba nyheter inför helgen

Vi kan notera att….

…McLaren har bekräftat att både Carlos Sainz och Lando Norris kör för teamet 2020. Det är knappast någon överraskning sett till det resultat som teamet har gjort i år. Därmed är McLaren det enda teamet vid sidan av Ferrari som gjort klart med två förare. Charles Leclerc har ett kontrakt, precis som Sebastian Vettel (även om det ryktas om att det finns en klausul i Vettels avtal).

…efter missen i Österrike, som berodde på stora problem med kylningen, är Mercedes tillbaka.

– Silverstone är en fantastisk bana med kurvkombinationer som flyter i varandra och som kräver mycket av föraren och av bilen. En av våra absolut bästa racehelger den här säsongen var på en liknande bana som också erbjöd flera olika typer av kurvor. Därför ser det rätt bra ut för oss, säger Toto Wolff.

…Felipe Massa inte är nöjd med planerna på att flytta Brasiliens GP från Sao Paulo till Rio de Janeiro.
– Det låter som ett skämt.

…ROKiT har förlängt sitt avta med Williams, från tre till fem år.

NEVS

13. Lediga befattningar

SW & Control System Testingenjör - ref. 088/89

Logga in och ansök

NEVS, Trollhättan

Programvarustam

Form mobilitet för en mer hållbar framtid!
NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla. Vi letar nu efter en SW & Control System Test Engineer !
Beskrivning
Du kommer att ingå i Kapitel SW / Control System Test & Simulation, som är ett av fyra kompetenslag inom SW-stammen. Som SW & Control System Test Engineer arbetar du i ett team med simulering och testingenjörer som tillsammans utvecklar MIL, SIL, HIL, delsystem och systemtestmiljöer, utvecklar och utför manuella och automatiska test i dessa miljöer också i fordon . Laget jobbar nära varandra med andra lag på olika områden i en global organisation.
Vi letar efter en kreativ och innovativ ingenjör med verifierings- och valideringserfarenhet från SW och Control Systems. Du kommer att gå med i en smidig organisation där teamarbete, bemyndigade självorganiserande team och snabba inlärningscykler är en nyckel till framgång. Således måste du vara en bra lagspelare och ständigt sträva efter att göra laget framgångsrikt.
Vi kommer att se till att du får möjligheter att växa och ta nya utmaningar!
Rollen innefattar:
- Definiera och undersöka vilka testsystem för testsystem underprov, MIL, SIL och HIL som ska användas för vår egen utveckling av SW & Control Systems
- Konfigurera och konfigurera testriggar, MIL, SIL, Open Loop och Closed Loop HIL-system
- Utveckla testmetoder och testfall, inklusive ram för testautomatisering
- Utför testfall, analysera resultat och skriv testrapporter och rapportera rapporter
- Utveckla arbetsprocesser och strukturer för test i delsystemet rigs och MIL / SIL / HIL miljöer

Vi letar efter någon som har:
- Kandidatexamen eller högre examen i datavetenskap, mekatronisk eller liknande

- Erfarenhet av mjukvarutestning i olika typer av testmiljöer som till exempel MIL, SIL, OL / CL HIL, delsystem och systemtestmiljöer
- Erfarenhet av maskininlärning, autosar, Ethernet, funktionell säkerhet (ISO 2262)
- Erfarenhet av Matlab / Simulink, C / Python, Kanot, IPG CarMaker, NI TestStand eller NI VeriStand
- Flytande på engelska både talat och skrivet
- Förarkort för fordon

För att lyckas i den här rollen måste du:

- Tro på vår vision och framtida produkter
- Var en lagspelare, problemlösare och snabb att agera
- Var flexibel och öppen för en förändrad arbetsmiljö

Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!

Om oss

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss på resan

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

Villkor

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Observera att urvalsarbetet och intervjuerna börjar först efter 19 augusti!

Före vår rekryteringsprocess har Nevs tagit ställning i rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför bestämt någon kontakt från mediaförsäljning, rekryteringsställen eller liknande företag!

Typ av anställning Tillsvidareanställning

Kontraktstyp	Heltid
Antal positioner	**2**
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan
Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/65**
Kontakta	Camilla Lindeblad, Chapter Leader SW/Control T&S, camilla.lindebla 166
Publicerad	**09.Jul.2019**
Sista ansökningsdatum	18.August.2019 11:59 CET

SW & Control System Simulation Engineer - ref. 161

Logga in och ansök

NEVS, Trollhättan

Programvarustam

Form mobilitet för en mer hållbar framtid!
NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla. Vi söker nu en SW & Control System Simulation Engineer !
Beskrivning
Du kommer att ingå i Kapitel SW / Control System Test & Simulation, som är ett av fyra kompetenslag inom SW-stammen. Som SW & Control System Simulation Engineer arbetar du i ett team med simulering och testingenjörer som tillsammans utför olika typer av simuleringar av funktioner och system i fordon, hur autonoma fordon används i stadstrafik, hur olika mobilitetslösningar påverkar användningen av fordon , och utveckling av växtmodeller för MIL, SIL, HIL och VIL miljöer. Laget jobbar nära varandra med andra lag på olika områden i en global organisation. Vi letar efter en kreativ och innovativ ingenjör som är intresserad av att utveckla vår nuvarande samt nya typ av simuleringar och simuleringsmiljöer. Du kommer att gå med i en smidig organisation där teamarbete, bemyndigade självorganiserande team och snabba inlärningscykler är en nyckel till framgång. Således måste du vara en bra lagspelare och ständigt sträva efter att göra laget framgångsrikt.
Vi kommer att se till att du får möjligheter att växa och ta nya utmaningar!
Rollen innefattar:

- Definiera och undersöka vilken typ av simuleringar och verktyg som ska användas för olika ändamål och projekt
- Simulering av stadstrafiken för att utvärdera mobilitetslösningar, användning av autonoma fordon och hur olika funktioner fungerar i fordonet
- Simuleringar av prestanda, intervall, energiförbrukning, längd- / sidoförflyttning, värmesystem, batterisystem eller liknande

- Utveckla simuleringsmiljöer och växtmodeller för MIL, SIL och HIL-miljöer
- Analysera resultat, skriv rapporter och rapportera problem och avvikelser
- Utveckla arbetsprocesser för att utveckla och utföra simuleringar och simuleringsmiljöer

Vi letar efter någon som har:

- Kandidatexamen eller högre examen i datavetenskap, mekatronisk eller liknande
- Erfarenhet av trafiksimuleringar och hur fordon används i en stad
- Erfarenhet av spelutveckling, maskinlärning och analys av stora data
- Erfarenhet av någon typ av simuleringar avseende prestanda, intervall, energiförbrukning, längd- / sidoförflyttning, termiska system, batterisystem eller liknande
- Erfarenhet av Matlab / Simulink, Mathematica, C / Python, SUMO (Simulation of Urban Mobility) eller liknande
- Flytande på engelska både talat och skrivet
- Förarkort för fordon

För att lyckas i den här rollen måste du:

- Tro på vår vision och framtida produkter
- Var en lagspelare, problemlösare och snabb att agera
- Var flexibel och öppen för en förändrad arbetsmiljö

Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!

Om oss

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss på resan

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

Villkor

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Observera att urvalsarbetet och intervjuerna börjar först efter 19 augusti!

Före vår rekryteringsprocess har Nevs tagit ställning i rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför bestämt någon kontakt från mediaförsäljning, rekryteringsställen eller liknande företag!

Typ av anställning	Tillsvidareanställning
Kontraktstyp	Heltid
Antal positioner	1
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan
Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/66**
Kontakta	Camilla Lindeblad, Chapter Leader SW/Control T&S, camilla.lindebla 166
Publicerad	**09.Jul.2019**
Sista ansökningsdatum	18.August.2019 11:59 CET

Certifieringsingenjörer - ref. 151-154

Logga in och ansök

NEVS, Trollhättan

Form mobilitet för en mer hållbar framtid!

NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla. Vi söker nu certifieringsingenjörer!

Beskrivning

Certifieringsingenjörerna ingår i kvalitets- och miljöavdelningen, vilket är ett stöd, funktion rapportering till COO. Vårt övergripande ansvar är att säkerställa ett effektivt och effektivt utnyttjande av våra resurser genom att stödja funktionella aktiviteter i både Sverige och Kina. QE-dept. innehåller av Regulatory Affairs, Quality Management & Assurance, och Environmental Management. Som certifieringsingenjör leder du arbetet med homologation. Arbetet görs i samarbete med andra funktioner.

Praktiska erfarenheter och teoretiska kunskaper tillsammans med sociala färdigheter är viktiga i denna roll. Vi förvandlas till ett mer smidigt sätt att arbeta med bemyndigade självorganiserande team, snabb inlärning och implementering är en nyckel för att lyckas. Således måste du vara en bra lagspelare.

Organisationen "Homologation Team" är ansvarig för att stödja NEVS produktutvecklingsorganisation med aktuell och relevant internationell regleringsinformation och för att utföra aktiviteter inom ramen för typgodkännande och certifiering av fordon.

Denna roll inbegriper också:

- Ansvarig för förvaltning av juridiska områden enligt överenskommelse i teamet. Övervaka myndighet och organisationer utveckling för att hålla juridisk databas uppdaterad med senaste informationen.
- Ansvarig för att hålla lagplanen uppdaterad inom arbetsområdena.
- Ansvarig för att sammanställa teknisk information och skriva ansökningar för certifiering och typgodkännande.
- Utföra eller stödja sämsta falldiskussioner före certifiering.
- Stöd för certifiering på plats och att stödja / samarbeta med myndigheten.
- Tolkning av lagstiftning inom rättsområdet för att stödja utvecklingsorganisationen, vid behov i samarbete med myndigheten.
- Support Engineering Change Management genom att svara på bytesorder inom ansvarsområdet. Informera designavdelningar och projekt av gällande lagstiftning, kommande förändringar och andra relevanta frågor inom arbetsområdet.
- Stöd utveckling vid skapande av krav på produkters krav.
- Stödhantering av NEVS (RA) -processen för att säkerställa att produkten uppfyller lagliga och överensstämmelseskrav, vid behov föreslå anpassningar för att uppfylla kravet.
- Ansvarig för NEVS-standarder inom arbetsområdet.

Vi letar efter någon som har:

- Civilingenjör, juridik eller motsvarande erfarenhet likartad roll inom produktutveckling inom bilindustrin minst 5 år
- Specialiserad certifieringsprocess (Homologation)
- Erfarenhet av arbetskrafts- och certifieringsprovning, produktutveckling, kravhantering, lagstiftningstolkningar och / eller kvalifikationstestning. (Erfarenhet från juridiskt utvecklingsarbete eller produktansvar är fallet en förtjänst).
- Språk: svenska och engelska (kinesiska är en förtjänst)
- Pedagogiska och kommunikativa färdigheter
- Kunskap om verktyg: Microsoft Excel, Excel Macro (Visual Basic), SharePoint
- Förarlicens (åtminstone för M1) krävs

För att lyckas i rollen måste du:

- Analytisk
- Helhetssyn och djup kunskap med relevanta rättsliga krav
- Förmåga att prioritera, förstå, sammanfatta och kommunicera lagstiftning och regleringsinformation, av olika tekniska innehåll
- Strukturerad och bra planeringsförmåga

Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!

Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!

Om oss

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss på resan

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

Villkor

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Före vår rekryteringsprocess har Nevs tagit ställning i rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför bestämt någon kontakt från mediaförsäljning, rekryteringsställen eller liknande företag!

Typ av anställning	Tillsvidareanställning
Kontraktstyp	Heltid
Antal positioner	**4**
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan
Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/67**
Kontakta	Maria Oinas, Vice President Kvalitet & Miljö, maria.oinas@nevs.com
Publicerad	**09.Jul.2019**
Sista ansökningsdatum	18.August.2019 11:59 CET

Batterihanteringsprogramvaruteknik - ref. 162

Logga in och ansök

NEVS, Trollhättan

Programvarustam

Form mobilitet för en mer hållbar framtid!

NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla. Vi letar nu efter mjukvaruutstruktörer för batteridrift !

Beskrivning

Du kommer att ingå i Kapitelskontrollen Engineering & Artificial Intelligence, som är ett av fyra kompetensområden inom Software Tribe. Vårt fokus är att utveckla inbyggda fordonsprogramvarulösningar för fordonsrörelse, värme- och klimatkontroll, komfortkontroll, energihantering, predictive underhåll och självkörning.

Vi letar nu efter en innovativ programvara och kontrollingenjörer med erfarenhet av att utveckla programvara för programhantering och programvara för energihantering. Du kommer att vara med och utveckla en ny typ av batterihanteringsprogram för våra framtida elbilar.

Du kommer att gå med i en smidig organisation där teamarbete, bemyndigade självorganiserande team och snabba inlärningscykler är en nyckel till framgång. Således måste du vara en bra lagspelare och ständigt sträva efter att göra laget framgångsrikt.

Vi kommer att se till att du får möjligheter att växa och ta nya utmaningar!

Rollen innefattar:

- Kontrollerar utveckling
- Mjukvaruutveckling
- Kontinuerlig integration
- Kravidentifiering och analys
- Samverkan med NEVS ingenjörer och partners på olika avdelningar och platser

Vi letar efter någon som har:

- Kandidatexamen eller högre examen
- Erfarenhet av verktyg som Matlab / Simulink
- Erfarenhet av C / C ++
- Förmåga att dela med sig av sin kompetens till kollegor
- Flytande engelska färdigheter, både talat och skriftligt
- Förarkort för fordon

För att lyckas i den här rollen måste du:

- Tro på våra framtida produkter
- Var en lagspelare
- Var handlingsinriktad
- Var innovativ
- Vara rörlig
-

Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!

Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!

Om oss

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga

trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss på resan

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

Villkor

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Före vår rekryteringsprocess har Nevs tagit ställning i rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför bestämt någon kontakt från mediaförsäljning, rekryteringsställen eller liknande företag!

Typ av anställning	Tillsvidareanställning
Kontraktstyp	Heltid
Antal positioner	**2**
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan
Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/68**
Kontakta	Torbjörn Norlander, Chapter Leader Controls & AI, torbjorn.norlande 064
Publicerad	**09.Jul.2019**
Sista ansökningsdatum	18.August.2019 11:59 CET

Programutvecklare för värme- och klimatkontroll - ref. 163

Logga in och ansök

NEVS, Trollhättan

Programvarustam

Form mobilitet för en mer hållbar framtid!

NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla. Vi letar nu efter programutvecklare för termisk och klimatkontroll !

Beskrivning

Du kommer att ingå i Kapitelskontrollen Engineering & Artificial Intelligence, som är ett av fyra kompetensområden inom Software Tribe. Vårt fokus är att utveckla inbyggda fordonsprogramvarulösningar för fordonsrörelse, klimat- och värmekontroll, komfortkontroll, energihantering, förutsägbart underhåll och självkörning.

Vi letar nu efter innovativa mjukvaruutvecklare och kontroller ingenjörer som vill bidra till den pågående mjukvaruutvecklingen och bringa vår framtida program för termisk och klimatkontroll till liv. Tidigare erfarenhet från mjukvaruutveckling (C / C ++) för inbyggda applikationer och kontinuerlig integration krävs.

Du kommer att gå med i en smidig organisation där teamarbete, bemyndigade självorganiserande team och snabba inlärningscykler är en nyckel till framgång. Således måste du vara en bra lagspelare och ständigt sträva efter att göra laget framgångsrikt.

Vi kommer att se till att du får möjligheter att växa och ta nya utmaningar!

Rollen innefattar:

- Inbyggd programutveckling, C / C ++
- Utveckla designförslag
- Kontinuerlig integration
- Test Automation
- Kravidentifiering och analys
- Underhålla och utveckla utvecklingsmiljöer
- Samverkan med NEVS ingenjörer på olika avdelningar och platser

Vi letar efter någon som har:

- Kandidatexamen eller högre examen
- Kodningsförmåga
- Tidigare erfarenhet från inbyggd mjukvaruutveckling
- Erfarenhet från modellbaserad utveckling
- Förmåga att dela med sig av sin kompetens till kollegor
- Flytande engelska färdigheter, både talat och skriftligt
- Förarkort för fordon

För att lyckas i den här rollen måste du:

- Tro på våra framtida produkter
- Var en lagspelare
- Var handlingsinriktad
- Var innovativ
- Vara rörlig
-

Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!
Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!

Om oss

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss på resan

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

Villkor

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Före vår rekryteringsprocess har Nevs tagit ställning i rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför bestämt någon kontakt från mediaförsäljning, rekryteringsställen eller liknande företag!

Typ av anställning	Tillsvidareanställning
Kontraktstyp	Heltid
Antal positioner	**2**
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan
Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/69**
Kontakta	Torbjörn Norlander, Chapter Leader Controls & AI, torbjorn.norlande 064
Publicerad	**09.Jul.2019**
Sista ansökningsdatum	18.August.2019 11:59 CET

Utvecklare av fordon för rörelsehindrade fordon - ref. 164

Logga in och ansök

NEVS, Trollhättan

Programvarustam

Form mobilitet för en mer hållbar framtid!

NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla. Vi letar nu efter utvecklare av avancerade fordonskonstruktioner !

Beskrivning
Du kommer att ingå i Kapitelskontrollen Engineering & Artificial Intelligence, som är ett av fyra kompetensområden inom Software Tribe. Vårt fokus är att utveckla inbyggda fordonsprogramvarulösningar för fordonsrörelse, värme- och klimatkontroll, komfortkontroll, energihantering, predictive underhåll och självkörning.
Vi letar nu efter erfarna kontrollutvecklare som kan föra vår framtida integrerade plattform för fordonets rörelsekontroll till liv. Integrerad fordonskontroll är där fordonets rörelse, både longitudinellt och lateralt, integreras och styrs av en programvara. Tidigare erfarenheter från utveckling av fordonskontroll krävs och om du har erfarenhet inom funktionell säkerhet (ISO 26262) är det ännu bättre.
Du kommer att gå med i en smidig organisation där teamarbete, bemyndigade självorganiserande team och snabba inlärningscykler är en nyckel till framgång. Således måste du vara en bra lagspelare och ständigt sträva efter att göra laget framgångsrikt.
Vi kommer att se till att du får möjligheter att växa och ta nya utmaningar!
Rollen innefattar:

- Kontrollerar utveckling
- Mjukvaruutveckling
- Kravsuppdelning och analys
- Funktionssäkerhetsimplementering
- Samverkan med NEVS ingenjörer och partners på olika avdelningar och platser
- Mentorering av kollegor

Vi letar efter någon som har:

- Kandidatexamen eller högre examen
- Erfarenhet av verktyg som Matlab / Simulink
- Kunskap i modellbaserad utveckling
- Förmåga att dela med sig av sin kompetens till kollegor
- Flytande engelska färdigheter, både talat och skriftligt
- Förarkort för fordon

För att lyckas i den här rollen måste du:

- Tro på våra framtida produkter
- Var en lagspelare

- Var handlingsinriktad
- Var innovativ
- Vara rörlig
-

Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!
Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!

Om oss

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss på resan

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

Villkor

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Före vår rekryteringsprocess har Nevs tagit ställning i rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför bestämt någon kontakt från mediaförsäljning, rekryteringsställen eller liknande företag!

Typ av anställning	Tillsvidareanställning
Kontraktstyp	Heltid
Antal positioner	**2**
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan
Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/70**

Kontakta Torbjörn Norlander, Chapter Leader Controls & AI, torbjorn.norlande
064

Publicerad **09.Jul.2019**

Sista ansökningsdatum 18.August.2019 11:59 CET

Funktionssäkerhetsingenjörer - ref. 165

Logga in och ansök

NEVS, Trollhättan

Programvarustam

Form mobilitet för en mer hållbar framtid!
NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla. Vi letar nu efter funktionssäkerhetsingenjörer !

Beskrivning
Du kommer att ingå i Kapitelskontrollen Engineering & Artificial Intelligence, som är ett av fyra kompetensområden inom Software Tribe. Vårt fokus är att utveckla inbyggda fordonsprogramvarulösningar för fordonsrörelse, värme- och klimatkontroll, komfortkontroll, energihantering, predictive underhåll och självkörning.
Vi söker nu en innovativ utvecklingsingenjör med erfarenhet av att designa inbyggda program för ett funktionellt säkerhetskontext. Stödja programutvecklarna med vägledning om hur man går från säkerhetsmålen till tekniska säkerhetskrav och implementering. Fokus kommer att vara programvaran för styrning av fordonets rörelse.
Du kommer att gå med i en smidig organisation där teamarbete, bemyndigade självorganiserande team och snabba inlärningscykler är en nyckel till framgång. Således måste du vara en bra lagspelare och ständigt sträva efter att göra laget framgångsrikt.
Vi kommer att se till att du får möjligheter att växa och ta nya utmaningar!
Rollen innefattar:

- Funktionssäkerhetsimplementering
- Kontrollerar utveckling
- Mjukvaruutveckling
- Kontinuerlig integration
- Kravidentifikation, analys och spårbarhet
- Samverkan med NEVS ingenjörer och partners på olika avdelningar och platser

Vi letar efter någon som har:

- Kandidatexamen eller högre examen
- Erfarenhet av verktyg som Matlab / Simulink
- Erfarenhet av C / C ++
- Förmåga att dela med sig av sin kompetens till kollegor
- Flytande engelska färdigheter, både talat och skriftligt
- Förarkort för fordon

För att lyckas i den här rollen måste du:

- Tro på våra framtida produkter
- Var en lagspelare
- Var handlingsinriktad
- Var innovativ
- Vara rörlig
-

Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!
Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!

Om oss

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss på resan

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

Villkor

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Före vår rekryteringsprocess har Nevs tagit ställning i rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför bestämt någon kontakt från mediaförsäljning, rekryteringsställen eller liknande företag!

Typ av anställning	Tillsvidareanställning
Kontraktstyp	Heltid
Antal positioner	**2**
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan

Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/71**
Kontakta	Torbjörn Norlander, Chapter Leader Controls & AI, torbjorn.norlande 064
Publicerad	**09.Jul.2019**
Sista ansökningsdatum	18.August.2019 11:59 CET

Planeringsstöd Admin - ref. 166

Logga in och ansök

NEVS, Trollhättan

Form mobilitet för en mer hållbar framtid!
NEVS skapar en stark grund för kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom utmanande konventioner designar vi premium elektriska fordon och rörelseupplevelser som är enkla, engagerande och distinkt, men som också formar en ljusare och renare framtid för alla. Vi letar efter en Planning Support Admin !

Beskrivning
Du kommer att ingå i planeringsledningsteamet som hör till kapitel Engineering Service Operations som i sin tur ingår i Tribe Engineering Operations. Planeringsledningsgruppen är centrum för kompetens inom projektplanering, komponent / delplanering och resursplanering.
Kapitel Engineering Service Operations består i tillägg till Planning Management även av följande kompetensområden: Agile Coaches, Coordinators, Operational Development, Teknisk dokumentation, Sekretess och Security Management, NIS Key Account Manager och Biträdande Kapitel Ledare.
Du kommer att arbeta i en smidig organisation, i små, bemyndigade självorganiserande team där du och dina kollegor är gemensamt ansvariga för ditt lags resultat.
Vi ser till att du får möjligheter att växa och ta utmaningar!
Viktiga ansvarsområden :

- Att vara en ämne Expert i planeringsverktyget och processen
- Planering av supportadministration (hur man använder planeringsverktyget)
- Nyckelanvändare av planeringsverktyget

Rollen innefattar:

- Att utveckla djupgående färdigheter inom planeringssystemets funktioner, planeringsprocess och administration gör det möjligt för planeringsgruppen att bli kunskapscentret som back office inom företaget
- Att coacha, stödja och utbilda dedikerade experter och andra användare, för att vara helt övertygade, inom planeringshanteringsverktyg och system
- Att administrera uppgifter inom planeringsledningsteamet
- Att stödja Planning Management Team inom planeringsprocessen, verktyg och andra planeringshanteringsuppgifter

Vi letar efter någon som har:

- Kandidatexamen eller högre examen
- Erfarenhet inom bilindustrin, helst inom fordonsutveckling
- Erfarenhet av planeringshantering
- Flytande på engelska både talat och skrivet
- Erfarenhet från planeringsverktyget VPL / LEQM, erfarenhet betraktas som förtjänst men inte måste

För att lyckas i den här rollen måste du:

- Var en lagspelare med förmåga att planera och prioritera dina uppgifter samt stödja andra
- Var handlingsinriktad och snabb att agera och kunna prioritera när det gäller tvetydighet
- Var flexibel till en smidig och förändrad arbetsmiljö
- Var professionell och affärsinriktad i ditt yrke
- Ha projektledning och coaching färdigheter

Vi uppmuntrar väldigt kvinnliga sökande!
Stor hänsyn kommer att ges till din personliga förmåga för positionen!

Om oss

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva det och samtidigt skapa liv för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utforma premium elektriska fordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för att man kan vara bäst för alla. Vad vi gör är inte bara ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss på resan

På NEVS är vi vägarna, förändringsskapare, lösningsfinnare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

När ett företag flyttar mot något nytt ger vi dig möjligheten att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ett extra årligt hälsotillskott.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar det här.

Villkor

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Vi motverkade starkt varje kontakt från media- och CV- försäljningen, rekryteringsställen eller företagen!

Typ av anställning	Tillsvidareanställning
Kontraktstyp	Heltid
Antal positioner	1
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan
Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/72**
Kontakta	Bengt Viktorsson, Planning Management , bengt.viktorsson@nevs.cc
Publicerad	**09.Jul.2019**
Sista ansökningsdatum	18.August.2019 11:59 CET

Content Manager- ref. 149

Login and apply

NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future!
NEVS skapar en stark bas med kompetens för nya tekniska lösningar och innovationer. Vi brinner för att utveckla och leverera hållbara globala produkter som lämpar sig för volymproduktion. För detta ändamål behöver vi stärka vår organisation. Inom bygg och anläggning står vi inför ett teknikskifte med att uppdatera våra anläggningar till senaste uppkopplade snitt.
Nu söker vi en Content Manager!
Beskrivning
Är du en driven skribent som älskar att kommunicera med människor?
Tycker du om att skriva, fotografera och filma för att berätta spännande historier? Är du dessutom aktiv på sociala medier?
Då är detta jobbet för dig! Vi söker nu en Content Editor till vår marknadsavdelning.
Du fyller våra sociala medier, intranät och externa hemsida med nyheter och inspirerande texter som bidrar till dialog och stärker banden till dem som är intresserade av oss.
Dessutom vill du bidra till vår vision att sträva mot ett hållbart samhälle genom smarta transportlösningar med elbilar som grund.
Du måste inte ha ett specialintresse för bilar, men vi hoppas verkligen att du, liksom vi, brinner för att vara med om den stora och viktiga omställningen mot självkörande, delade elfordon.
På NEVS är Kommunikationsavdelningen en del av Sälj & Marknad. Vi arbetar tillsammans i en agil organisation, som bygger på att vi arbetar i decentraliserade team med stort ansvar och stora befogenheter. Du behöver vara öppen och intresserad av andra kulturer och ha lätt för att arbeta i en internationell miljö, där goda kunskaper i engelska, både i tal och skrift, är en självklar förutsättning.
I rollen ingår bland annat:

- Producera och publicera innehåll för olika kanaler
- Ta egna initiativ till olika aktiviteter, t ex mindre komplexa projekt, som du genomför från idé till färdig leverans (inklusive analys av resultatet).
- Fungera som projektledare för olika marknads- och kommunikationsprojekt

- Samarbeta med olika avdelningar på NEVS för att stödja företagets kommunikationsbehov
- Delta i dagliga möten med teamet
- Delta i workshops om marknads- och kommunikationsstrategi
- Följa aktiviteter hos våra målgrupper och deras feedback i olika kanaler
- Stötta NEVS kinesiska marknads- och kommunikationsteam

Vi söker dig som har:

- Högskoleutbildning inom kommunikation, journalistik eller liknande
- Minst 2-5 års erfarenhet av kommunikation och/eller marknadsföring, med fokus på att producera innehåll för digitala kanaler
- God erfarenhet av att arbeta med Microsoft SharePoint och Office.
- Kunskap och erfarenhet av de vanligaste marknads- och kommunikationsverktygen för t ex publicering på webben, redigering av bilder och film, web-baserade undersökningsverktyg, plattformar för publicering av nyhetsbrev och press releaser, Google Analytics och statistikverktyg för sociala medier
- Baskunskaper inom fotografering och filmning.

För att bli framgångsrik i denna roll, behöver du:

- Ha en stark lust att producera och kombinera olika typer av innehåll som intresserar och engagerar
- Lära dig saker snabbt och ha förmågan att kunna summera kontentan av ett komplicerat material och kommunicera det till andra på ett lättbegripligt sätt
- Förstå vikten av att all kommunikation sker i enlighet med ett globalt varumärke
- Kunna planera och prioritera, liksom att tänka och agera proaktivt
- Vara flexibel och ha ett öppet sinne, ständigt beredd att anpassa dig efter nya utmaningar
- Känna ansvar för tagna beslut och leverera inom projekt
- Ha förmåga och intresse av att presentera
- Ha dokumenterad erfarenhet av att leda projekt inom marknads- eller kommunikationsområdet

Vi ser fram emot kvinnliga sökande!

Vi tar stor hänsyn till personlig lämplighet för tjänsten*!*

Om oss

Världen behöver förändring - och vi på NEVS vill vara med och driva den och samtidigt skapa goda förutsättningar för kommande generationer. Därför fokuserar vi på att utveckla högklassiga elfordon och smarta mobilitetslösningar som bevisar vad som är bäst för en också kan vara bäst för alla. Det handlar inte bara om att erbjuda ett sätt att ta sig fram, det är också en möjlighet att bli en del av något större. Elektrifiering, uppkopplade fordon, nya sätt att äga och dela bilar samt självkörande fordon är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du, formar vi mobilitet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss på resan

Vi på NEVS banar väg, skapar förändring och söker lösningar på helt nya utmaningar. För oss är framtiden ljus, vi ser mobilitet som något rent. Vi menar att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.

På detta företag som rör sig framåt ger vi dig möjlighet att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har möjlighet att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.

Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår träningsanläggning på betald arbetstid. Du får också ta del av en extra satsning på friskvård.

I vår organisation söker vi alltid nya, smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behöver man nya perspektiv när man strävar efter förändring, och därför både uppmuntrar och belönar vi det.

Villkor

NEVS är medlem i Teknikföretagen och omfattas av aktuella kollektivavtal tecknade av Unionen. Vill du vara med i det team som ska fokusera på utveckling av attraktiva bilar för framtiden? I så fall är Du varmt välkommen att söka anställning hos oss!

Inför vår rekryteringsprocess NEVS har tagit ställning till rekryterings- och marknadsföringskanaler. Därför UNDANBEDES bestämt varje kontakt från media- och CV försäljning, rekryteringswebbplatser eller liknande företag.

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/75**
Contact	Fredrik Fryklund, Communication & Public Affairs, fredrik.fryklund@r
Published	**09.Jul.2019**
Last application date	18.Aug.2019 11:59 PM CET

SLUT